Die Erhöhung der Eisenbahngütertarife, ihre Ursachen und Wirkungen.

Auszug
aus einer Schrift zur Erlangung
der Würde eines doctor rerum politicarum
bei der Rechts- und Staatswissenschaftlichen Fakultät
der Schlesischen Friedrich Wilhelms-Universität
zu Breslau

vorgelegt von

Hans Ubrig
in Breslau.

Breslau 1923
Buchdruckerei „Merkur" (E. Wurst), Breslau 1, Schmiedebrücke 33.

Gedruckt mit Genehmigung der Rechts- und Staatswissenschaftlichen Fakultät der Universität Breslau.

Berichterstatter: Professor Dr. Hesse.

Eine der brennendsten Wirtschaftsfragen der letzten Jahre ist die der Gestaltung der Eisenbahngütertarife. Die in immer kürzeren Zeiträumen erfolgenden Tariferhöhungen hatten immer lebhaftere Klagen der Produzenten und Verbraucher zur Folge und brachten der Eisenbahn den Vorwurf ein, daß sie der Geldentwertung voraus eile und die Ursache zu weiterer Warenverteuerung und Geldentwertung sei.

Der erste Teil dieser Arbeit beschäftigt sich zunächst mit der Frage, worauf die große Steigerung der Gütertarife zurückzuführen ist. Hierbei war einzugehen auf die Geldentwertung, die starke Inanspruchnahme der Eisenbahn im Kriege, auf den Aderlaß, den die Eisenbahn infolge Waffenstillstandsabkommen und des Versailler Vertrages erlitten hat, sowie auf die Beseitigung der meisten Ausnahmetarife, mit denen viele Vergünstigungen weggefallen sind.

Eine weitere Erklärung für die große Steigerung der Tarife ist die Tatsache, daß der Eisenbahnbetrieb einen weit größeren Aufwand als vor dem Kriege erfordert, sowohl auf dem Gebiete der persönlichen, als auch auf dem der sächlichen Ausgaben. Auf der Einnahmenseite machte sich dazu ein starker Verkehrsrückgang empfindlich bemerkbar. Zwischen Personen- und Gütertarifen bildete sich ein solches Mißverhältnis heraus, daß der Güterverkehr den größten Teil der Kosten des Personenverkehrs tragen mußte. Auch in der Finanzpolitik zeigten sich viele Mängel, so daß man der Eisenbahn vorwarf, daß sie viel zu kostspielig arbeite und ihre Finanznot lediglich durch Tariferhöhungen beseitige.

Der zweite Teil der Arbeit geht auf die Frage ein, in welcher Weise und in welchem Maße die Gütertarife erhöht worden sind. Es zeigte sich, daß die Erhöhung der Tarife nicht nur mittels prozentualer Zuschläge erfolgte, sondern auch durch zahlreiche Aenderungen innerhalb des Gütertarifs und gelegentlich der wiederholten Tarifreformen in mannigfaltigster Weise erreicht wurde. Insbesondere hat die Aufgabe der Kilometertarife und Einführung der Staffeltarife eine recht ungleichmäßige Steigerung der Frachtsätze zur Folge gehabt.

Die Fülle der Möglichkeiten, die der Gütertarif an die Hand gibt, um Steigerungen über die allgemeine Frachterhöhung hinaus vorzunehmen, wurde reichlich ausgenutzt, sodaß die Steigerung der Güterfrachten ganz verschieden groß ist und sich in allgemeinen Kennziffern überhaupt nicht ausdrücken läßt. Wo man es doch tut, können diese Zahlen nur die allgemeine Tarifbewegung,

keinesfalls aber den Grad der im Einzelfalle tatsächlich erfolgten Tariferhöhung kennzeichnen. Im allgemeinen war die Steigerung der Gütertarife bis Ende 1921 sehr mäßig. Erst später wurde sie immer schärfer und übertraf zeitweise die Steigerung des vom statistischen Reichsamt ermittelten Großhandelsindex.

Ungleich wie die Frachtsteigerung sind auch ihre Wirkungen. Zunächst wurde auf die verkehrspolitische Seite der Tarifmaßnahmen eingegangen; denn da der Gütertarif die wichtigste Grundlage für ein harmonisches Zusammenarbeiten aller Verkehrsmittel ist, konnte die Tariferhöhung nicht ohne Einfluß bleiben auf die Entwicklung des Eisenbahn- und Binnenschiffahrtverkehrs, des Kraftwagen-, Fuhrwerks- und Postverkehrs.

Auch die Zusammenarbeit zwischen Eisenbahn und Wirtschaft war vielfach verloren gegangen. Dies ergaben die Kapitel, die sich damit befassen, welche Wirkungen die Erhöhung der Gütertarife in handelspolitischer, in argrarpolitischer und in gewerbepolitischer Hinsicht zur Folge gehabt hat.

Zum Schluß ist die außerordentlich umstrittene Frage behandelt worden, welche Wirkung die Gütertariferhöhung auf die Entwicklung der Güterpreise ausgeübt hat.

Bei der Bedeutung, die der Eisenbahnfracht als einem wichtigen Faktor in der Selbstkostenrechnung in Produktion und Handel zukommt, nimmt es nicht wunder, daß die andauernden Tariferhöhungen die Aufmerksamkeit aller Kreise auf die Verhältnisse bei der Eisenbahn lenken. Anlässe für eine kritische Beurteilung fanden sich in der Tat genug. Der Zwiespalt, in den die Tarifpolitik der Reichsbahn hineinkam, ist der, daß sie auf der einen Seite der gesamten Volkswirtschaft dienen, auf der anderen Seite aber gem. Art. 92 der Reichsverfassung auf Deckung ihrer Ausgaben sehen soll, die, wie vorliegende Arbeit feststellt, außerordentlich groß sind.